



©Depositphotos/chungking

Перезагрузка

Транспорту обещают тотальную безопасность

В январе 2014 года, вернувшись после каникул, депутаты Госдумы приняли сразу во втором и третьем чтениях поправки к закону № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Документ долго проходил отладку у законодателей — немало заинтересованных структур и ведомств хотели выступить его соавторами. У многих, надо сказать, это получилось. Теперь, когда обновленный закон одобрен уже и Советом Федерации, в России начинает действовать принципиально новая «дорожная карта» транспортной безопасности. На ней появятся новые ключевые игроки, новые точки входа для поставщиков оборудования, новые маршруты движения бюджетных средств, выделяемых на транспортную сферу. Изменения коснутся всех — от субъектов транспортной инфраструктуры до рядовых пассажиров. Так, производителей и поставщиков решений ждет отдельный сюрприз — обязательная сертификация оборудования, применяемого для построения систем безопасности на транспорте.

Текст: Дмитрий Воронин

Вылезай, приехали

Главным нововведением, за принятие которого ратовало большинство представителей Минтранса и силовых ведомств, является обязательный досмотр пассажиров. Новая редакция закона № 16-ФЗ определяет такие проверки как «мероприятия по обследованию физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа и личных вещей». Цель досмотра — поиск оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов, запрещенных к провозу. Лица, отказавшиеся от досмотра, к поездкам не допускаются, перевозчик вправе расторгнуть соглашение о перевозке в одностороннем порядке. То есть — аннулировать билет.

Отдельно в законе оговорено выявление лиц, «не имеющих правовых оснований» для проезда. Для этого при бронировании проездных документов (билетов) персональные данные пассажиров подлежат передаче в автоматизированные централизованные базы. В сопроводительной записке к закону не уточняется, существует ли такая база сейчас или только должна появиться. Во всех случаях эта норма открывает серьезные перспективы перед разработчиками программного обеспечения — следует ожидать заказов на разработку и поддержку будущей информационной системы.

Всеобщая сертификация

При проведении досмотра, согласно новому закону, могут использоваться рентгено-

левизионные, радиоскопические установки, стационарные, переносные и ручные металлодетекторы, газоаналитическая и химическая аппаратура, а также другие устройства для обнаружения оружия, взрывчатых веществ. Технические средства обеспечения транспортной безопасности (системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи информации) теперь подлежат обязательной сертификации. Требования к функциональным свойствам технических средств и порядок их сертификации будут определяться Правительством Российской Федерации по представлению ФСБ и МВД. Однако уже сейчас ясно, что для поставщиков технических средств безопасности (ТСБ) в транспортной сфере начинается новая эпоха. Аналогично рынку охранно-пожарных систем претендовать на контракты по оснащению транспортных объектов системами досмотра, видеонаблюдения, контроля доступа и пр. сможет ограниченный круг компаний. Доминирующую роль при отселе и лоббировании конкретных моделей будут играть регуляторы рынка в лице силовиков и проектные организации.

Человек с ружьем

Новое имя в списке главных действующих лиц в транспортной безопасности — подразделения транспортной безопасности. Они будут формироваться из числа подразделений ведомственной охраны. К ним перейдут

полномочия по проведению обязательных досмотров.

Для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства закон дает таким подразделениям право на хранение, ношение и применение служебного оружия и специальных технических средств. Другими словами, подразделения транспортной безопасности будут самостоятельно осуществлять закупку оружия, спецсредств и экипировки, распределяя бюджетные средства на эти цели.

Логично предположить заметную роль создаваемых подразделений — непосредственно подчиненных Управлению ведомственной охраны на транспорте — в лоббировании интересов производителей и поставщиков ТСБ. По крайней мере на те виды средств, которые будут непосредственно задействованы ими для досмотра пассажиров.

Для сравнения: по новому закону сотрудники вневедомственной охраны и транспортной полиции лишь «участвуют в досмотре в целях обеспечения транспортной безопасности либо осуществляют такой досмотр самостоятельно в случаях, предусмотренных федеральными законами». То есть, по сути, транспортные подразделения МВД не получили доступа к формированию материально-технической базы по обеспечению безопасности на транспорте.

Чужие здесь не ходят

Впрочем, конечными заказчиками услуг по безопасности на транспортных объектах, а также и самих систем СБ, согласно обновленному закону, выступают субъекты транспортной инфраструктуры. Таким субъектом может быть «юридическое или физическое лицо, являющееся одновременно собственником объекта транспортной инфраструктуры и/или транспортного средства, использующее их на ином законном основании». Собственники объектов и транспортных средств будут формировать так называемые силы транспортной безопасности — внутренние отделы из подготовленных и аттестованных специалистов по безопасности, и уже те станут привлекать на контракты подразделения транспортной безопасности для защиты объектов. Правда, и тут выбор предопределен. Подразделения транспортной безопасности подлежат обязательной аккредитации в федеральных агентствах, подведомственных Минтрансу России. По сути, это означает преимущество ведомственной охраны, у которой все необходимые подтверждения компетенций уже есть.

А распространенные сегодня ЧОПы следом за транспортной полицией утратят право решающего голоса в обеспечении безопасности на транспорте.

Каждому объекту — по зоне безопасности

Одновременно с ограничением круга структур, допущенных к обеспечению безопасности на транспорте, новый закон существенно расширяет их поле деятельности. Так, к объектам транспортной инфраструктуры теперь причислены «железнодорожные, трамвайные и внутренние водные пути, контактные линии, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, вокзалы, железнодорожные и автобусные станции, метрополитены, морские и речные порты, объекты инфраструктуры морского порта, судоходные гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, вертодромы, посадочные площадки, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование».

Ноу-хау, внесенное в новую редакцию закона, — черта безопасности, так называемые зоны транспортной безопасности. Именно вокруг их создания и оснащения ожидается наиболее острая борьба поставщиков и производителей ТСБ в сфере транспорта. Закон определяет такие зоны так: «часть (наземная, подземная, воздушная, надводная, подводная) объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, в которой в соответствии с требованиями транспортной безопасности устанавливается особый режим прохода (проезда) физических лиц (транспортных средств) и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, а также перемещения животных». На границах зон в ходе обязательного досмотра должна определяться пригодность пассажира для дальнейшего следования по маршруту. Очевидно, что технические требования к оборудованию таких зон будут предметом особого интереса для игроков рынка систем безопасности. Однако правила игры здесь будут определены не ранее чем через полгода после вступления новой редакции закона в силу (см. справку). Сейчас известно лишь, что за основу будут взяты Требования по обеспечению транспортной безопасности для объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств различных видов транспорта, изданные Минтрансом России.

Рейтинг безопасности российских дорог за январь — ноябрь 2013 года

Первые 12 позиций рейтинга занимают регионы с удовлетворительной дорожной безопасностью, получившие рейтинг территории до единицы включительно (зеленая зона). В группу регионов с недостаточной безопасностью (желтая зона) вошли территории с рейтингом не выше 2,0. Нижние строчки таблицы (красная зона) занимают 8 регионов с самыми аварийно-опасными дорогами.

Рейтинг	Регион	Население	ДТП	Погибло	Ранено	Прот-ть дорог, км	Машины, тыс.	Рейтинг территорий
1	Новосибирская область	2 709 461	226	43	284	12 727	616	0,7991
2	Белгородская область	1 540 985	250	64	295	6 619	311	0,8411
3	Москва	11 979 529	1 723	177	2 064	4 500	3 861	0,9562
4	Республика Удмуртия	1 512 692	270	51	316	6 300	283	0,9601
5	Санкт-Петербург	5 028 000	1 040	73	1 287	17 936	1 800	1,0728
6	Тюменская область	3 510 683	324	71	434	35 643	860	1,0967
7	Калининградская область	954 773	385	42	432	2 428	283	1,1444
8	Саратовская область	2 503 305	699	117	827	14 302	1 100	1,1596
9	Курская область	1 119 262	416	69	507	8 565	894	1,1840
10	Хабаровский край	1 342 083	457	37	549	5 200	242	1,2282
11	Тверская область	1 334 061	344	53	425	8 775	219	1,2531
12	Краснодарский край	5 330 181	933	225	1 024	26 877	1 247	1,2612
13	Республика Татарстан	3 822 038	868	149	1 172	14 600	706	1,3618
14	Ульяновская область	1 274 487	584	81	739	2 937	242	1,3772
15	Владимирская область	1 421 742	508	88	660	6 517	266	1,3915
16	Приморский край	1 947 263	764	75	926	9 852	523	1,4116
17	Пензенская область	1 368 657	569	40	705	6 000	249	1,4272
18	Ростовская область	4 254 613	1 257	181	1 544	15 753	894	1,4821
19	Ивановская область	1 048 961	610	42	816	6 465	830	1,4908
20	Свердловская область	4 315 830	1 274	227	1 733	15 500	1 008	1,4965
21	Кемеровская область	2 742 450	1 125	178	1 425	7 144	517	1,5108
22	Республика Башкортостан	4 060 957	977	124	1 231	25 674	889	1,5505
23	Архангельская область	1 202 295	434	42	536	10 121	193	1,5662
24	Волгоградская область	2 583 002	692	106	865	19 499	495	1,5727
25	Ставропольский край	2 790 785	1 251	185	1 633	9 128	700	1,5910
26	Челябинская область	3 485 272	1 197	216	1 409	15 000	705	1,6139
27	Тульская область	1 532 436	842	99	1 093	5 167	352	1,6217
28	Воронежская область	2 330 377	1 081	165	1 325	9 398	524	1,6481
29	Оренбургская область	2 016 086	814	85	1 076	12 808	442	1,6822
30	Калужская область	1 005 585	468	59	626	10 227	229	1,7199
31	Пермский край	2 634 461	1 136	140	1 425	10 540	470	1,7400
32	Рязанская область	1 144 650	530	68	742	11 035	272	1,7589
33	Московская область	7 048 084	2 936	537	3 652	25 272	2 700	1,7864
34	Алтайский край	2 398 751	914	61	1 103	17 238	468	1,8107
35	Ярославская область	1 271 672	536	48	666	10 758	184	1,8381
36	Иркутская область	2 422 026	1 120	177	1 379	12 600	446	1,9243
37	Астраханская область	1 013 840	935	54	1 196	2 973	291	2,0229
38	Самарская область	3 213 289	2 161	208	2 836	8 253	731	2,0516
39	Омская область	1 973 985	1 077	102	1 497	11 300	376	2,0928
40	Нижегородская область	3 289 841	1 665	188	2 107	13 575	613	2,0946
41	Тамбовская область	1 075 748	504	63	735	14 711	209	2,1018
42	Забайкальский край	1 095 169	552	91	717	14 065	208	2,1389
43	Красноярский край	2 846 475	1 805	213	2 242	13 700	589	2,3718
44	Кировская область	1 319 076	572	78	756	21 268	219	2,4491
45	Ленинградская область	1 751 135	901	155	1 214	32 722	510	2,6341

По материалам межрегионального центра «За безопасность российских дорог» (www.zadorogi.ru)

Маршрутная карта транспортной безопасности России

Принятие Федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» — и в закон № 16-ФЗ прежде всего — повлечет за собой:



1. Издание Указа Президента РФ, в части делегирования ФСБ полномочиями по созданию системы сертификации технических систем обеспечения транспортной безопасности. Ответственный исполнитель — ФСБ России, соисполнители — Минтранс России и МВД России. Срок исполнения — три месяца с момента вступления в силу новых поправок.



2. Издание Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Порядка сертификации в целях обеспечения транспортной безопасности технических средств обеспечения транспортной безопасности». Ответственный исполнитель — ФСБ России, соисполнители — Минтранс России и МВД России. Срок исполнения — шесть месяцев с момента вступления в силу настоящего Федерального закона.



3. Издание Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Порядка обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и содержащимся в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств». Ответственный исполнитель — Минтранс России, соисполнители — ФСБ России и МВД России. Срок исполнения — шесть месяцев с момента вступления в силу настоящего Федерального закона.



4. Издание Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Порядка проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу или осуществляющих работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности». Ответственный исполнитель — МВД России,

соисполнители — Минтранс России и ФСБ России. Срок исполнения — шесть месяцев с момента вступления в силу настоящего Федерального закона.



5. Издание Постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в некоторые нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации», включающего:

- внесение изменений в Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 395, в части исключения подпункта 5.5.2 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации и делегирования Минтрансу России полномочиями по изданию Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности, Порядка аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, Правил проведения досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности на видах транспорта;
- внесение изменений в положения федеральных агентств на видах транспорта, подведомственных Минтрансу России, в части делегирования их полномочиями по аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности;
- внесение изменений в Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденное Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 398, в части, касающейся наделения Ространснадзора полномочиями по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Ответственный исполнитель — Минтранс России, соисполнители — ФСБ России и МВД России. Срок исполнения — шесть месяцев с момента вступления в силу настоящего Федерального закона.



6. Издание приказа Минтранса России «Об утверждении Порядка подготовки сил обеспечения транспортной безопасности». Соисполнитель — Минобрнауки России. Срок исполнения — четыре месяца с момента вступления в силу Постановления Правительства Российской Фе-

дерации «О внесении изменений в некоторые нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации», указанного в пункте 5 настоящего перечня.



7. Издание приказа Минтранса России «Об утверждении Порядка аттестации сил обеспечения транспортной безопасности». Соисполнители — ФСБ России, МВД России. Срок исполнения — в течение четырех месяцев с момента вступления в силу Постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в некоторые нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации», указанного в пункте 5 настоящего перечня.



8. Издание приказа Минтранса России «Об утверждении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности». Соисполнители — ФСБ России, МВД России. Срок исполнения — четыре месяца с момента вступления в силу Постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в некоторые нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации», указанного в пункте 5 настоящего перечня.



9. Издание приказов Минтранса России по видам транспорта «Об утверждении Правил проведения досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности», включающих перечни взрывчатых веществ, оружия или других устройств, предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в зону транспортной безопасности или ее часть. Соисполнители — ФСБ России, МВД России. Срок исполнения — четыре месяца с момента вступления в силу Постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в некоторые нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации», указанного в пункте 5 настоящего перечня.

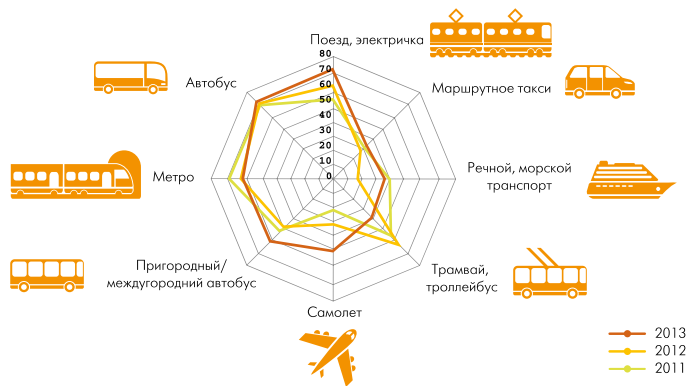


10. Издание приказа Минтранса России «Об отмене приказов Минтранса России от 17.04.2012 № 98 и от 19.11.2012 № 404», утверждающего перечни отдельных маршрутов перевозок морским, внутренним водным и автомобильным транспортом, при осуществлении которых формируются автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах.

Динамика оценки безопасности различных видов транспорта

С Вашей точки зрения, насколько опасными или безопасными являются следующие виды общественного транспорта?

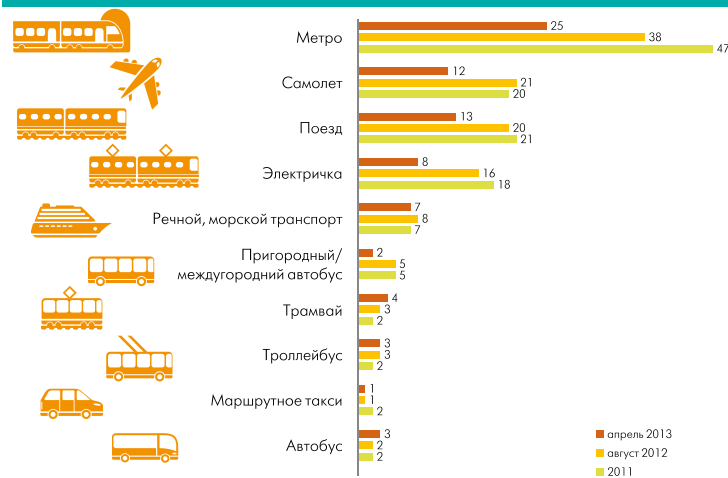
(% опрошенных, которые пользуются данным видом транспорта и выбрали варианты ответов «абсолютно безопасный» и «скорее безопасный», общероссийский опрос)



Виды угроз безопасности

Характеристика	Виды транспорта
1 группа риск террористических угроз	Метрополитен
2 группа риск противоправного поведения пассажиров	Поезда Электрички
3 группа возможная техническая неисправность транспорта	Авиационный, речной и морской транспорт
4 группа поведение на дороге водителей и состояние дорог	Маршрутное такси
5 группа угрозы, связанные с внешними обстоятельствами	Городские, пригородные и междугородные автобусы Трамваи, троллейбусы

Динамика опасений террористических актов при пользовании различными видами транспорта, %



По данным опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения

